

"DESDE LA IMPERMEABLE BUENOS AIRES..."

Geografía, historia y diversidad: claves para la construcción de una mirada sostenible

Gabriela Giselle Gubel

Universitat Politècnica de Catalunya– Maestría en Proyección Urbanística

Director de tesis: Julián Galindo

Mail: gabrielagubel@gmail.com

RESUMEN

El presente artículo se centra en la construcción de una mirada acerca de la problemática de elaborar estrategias de transformación urbana eficientes, capaces de ser sostenibles y durables en el tiempo. Esta mirada se construye sobre tres pilares fundamentales del urbanismo contemporáneo: historia, geografía y diversidad. Serán entonces estas tres variables las que nos guiarán en el análisis de la ciudad, la detección de oportunidades de actuación para finalmente poder elaborar una serie de hipótesis y estrategias de transformación.

Se utiliza como caso de estudio la ciudad de Buenos Aires por ser esta, actualmente, objeto de políticas urbanas que abogan por la sostenibilidad bajo el lema "Ciudad Verde". Se hace un especial énfasis en la zona sur de la ciudad porque es allí donde se concentran la mayor cantidad de propuestas de regeneración urbana por su histórico desbalance en términos socio-económicos respecto al centro y norte de la ciudad.

Palabras Claves: sostenibilidad, historia, geografía, diversidad

ABSTRACT

This article focuses on building a look on the problems of developing efficient strategies of urban transformation that are supposed to be sustainable and long-lasting. This look is built on three fundamental pillars of contemporary urbanism : history, geography and diversity. These three variables will guide us in the analysis of the city, identifying opportunities for action to finally develop a series of scenarios and strategies of transformation.

It is used as a case study the city of Buenos Aires as this is currently the subject of urban policies that advocate sustainability under the motto "Green City ". A special emphasis is on the south side of town because that is where the largest number of proposals for urban regeneration are focused due to its historical imbalance in socio- economic terms from the center and north of the city.

Key words: sustainability, history, geography, diversity

1. ACERCA DE VALORES SOBRE LA SOSTENIBILIDAD

sostenibilidad

1. f. Cualidad de sostenible.

sostenible

1. adj. Que se puede sostener. *Opinión, situación sostenible.*

2. adj. Especialmente en ecología y economía, que se puede mantener durante largo tiempo sin agotar los recursos o causar grave daño al medio ambiente. *Desarrollo, economía sostenible.*

Según la definición de la RAE, la cualidad de "sostenible" está estrechamente ligada a una mirada ecologista y al factor tiempo.

La primera vez que se definió el término "*desarrollo sostenible*" fue en el marco de un Informe de la ONU de la Comisión Mundial de Desarrollo y Medio Ambiente, en agosto de 1987. El mismo abogaba satisfacer las necesidades de las generaciones presentes sin comprometer las necesidades de las generaciones futuras. La importancia de este informe es el cambio de mirada en la concepción que se tenía de sostenibilidad, incorporando el contexto económico y social del desarrollo.

El concepto de sostenibilidad indiscutiblemente se ha ampliado. Organizaciones como el BID definen a la ciudad sostenible como " aquella que ofrece una buena calidad de vida a sus habitantes, minimiza sus impactos al medio natural, preserva sus activos ambientales y físicos, ya través de ellos promueve su competitividad. De la misma manera, cuenta con un gobierno local con capacidad fiscal y administrativa para mantener su crecimiento económico, y para llevar a cabo sus funciones urbanas con la participación activa de la ciudadanía".¹

Sin embargo, la proliferación del uso de este término en el urbanismo contemporáneo, ha llevado a generar confusiones. Solà-Morales ironiza con esta suerte de "moda" cuando hace alusión a garantías de sostenibilidad dadas por "etiquetas" y no por lo que considera esencial: la complementariedad y heterogeneidad de usos en la ciudad traspasando los límites que ofrecen las bajas densidades, los guetos, los polígonos, etc. en materia de calidad urbana.²

No es el único. Especialistas y catedráticos en sostenibilidad urbana como Verdaguer Viana Cárdenas (2010), advierten sobre el excesivo uso de palabras como "sostenibilidad" o "ecobarrio/ecociudad" que acaban aplicándose a realidad banales o peor aún, de forma contraria a lo que originalmente postulan.



PROPAGANDA "CIUDAD VERDE BA"

Elaboración propia. Collage fotos extraídas de <http://www.buenosaires.gob.ar/ciudadverde>

Lo que interesa es, en última instancia, reflexionar sobre qué valores construimos una mirada acerca de la sostenibilidad y a partir de esta, las transformaciones urbanas. Hay una tendencia actual que persigue objetivar la realidad urbana a través de indicadores como si apoyarse en ellos justificara el accionar sobre la ciudad. Partimos de la base que en la selección y construcción de los indicadores ya hay un recorte subjetivo de la realidad. Subjetividad que se oculta en la supuesta científicidad que proporcionan los mismos. En palabras de

¹ Extraído de : https://issuu.com/ciudadesemergentesysostenibles/docs/parana_plan_de_accion_e52b2ce985acd2/1; Pág.39

² Extraído de la Entrevista realizada en el Foro de la Sostenibilidad Valenciana 2010: <https://www.youtube.com/watch?v=HInNaBbg-Ag>

Solà-Morales (2010), "Se intenta encontrar abrigo en los números y en las teorías más o menos numéricas de la modelística urbana para evitar un juicio más global sobre las decisiones, sean políticas, sean proyectuales, sobre la ciudad. Creo que esto, culturalmente es un defecto muy grande de nuestro momento; no porque los análisis cuantitativos sean malos por sí mismos, sino porque esconden el miedo a hacer otros tipo de juicios de valor sobre la calidad, no la cantidad, de los valores urbanos, el bienestar, la estética, el equilibrio paisajístico, incluso la innovación como métodos de trabajo."

En el presenta trabajo, desarrollaremos tres aspectos claves en el urbanismo contemporáneo para construir una mirada sobre la sostenibilidad que se apoye en valores esenciales de la ciudad, es decir, su geografía, historia y diversidad. De esta forma, buscaremos desarrollar un buen planteamiento del problema con el fin de intervenir en la ciudad contemporánea, insistiendo en la idea de Solà-Morales de que "en el mirar está el arranque de las respuestas"(2008:18) por sobre cualquier método cuantitativo y que ese accionar no significa corregir indicadores o solucionar problemas sino ser capaces de introducir ambigüedad, añadir riqueza, crear lugar y significancia.

2. ¿POR QUÉ BUENOS AIRES?

El continuo crecimiento de las ciudades en población y superficie llevaron a que el cambio de milenio traiga consigo una ola de iniciativas con eje en la planificación sostenible. En el caso del las principales ciudades de América Latina y el Caribe, el crecimiento de las ciudades implicó mayor consumo de suelo, expansión, aumento del parque automotor, mayor caos de circulación, contaminación, ineficiencia, entre otras problemáticas. Esto, resultó ser un tema común de preocupación no sólo en las megalópolis de la región sino también en las intermedias y emergentes que quieren anticiparse a estas problemáticas. Algunas ciudades, vanguardistas, supieron convertirse en emblema de ciudad ecológica como lo hizo Curitiba, con un sistema de transporte público como columna vertebral del funcionamiento de la ciudad a la que se le sumaron grandes parques y equipamientos públicos. Le siguieron otras como Bogotá con su TransMilenio, BRT (Bus Rapid Transit) y su extensa red de ciclovías; o Medellín, con sus PUI (Proyectos Urbanos Integrales) que buscan dar respuesta a problemáticas urbanas afines (circulación, seguridad ciudadana, escasez de equipamientos públicos, etc).

Con una población de quince millones de habitantes, Buenos Aires es la tercera metrópolis más poblada de la región, después del DF y San Pablo. Dentro de los límites de la ciudad, la población mantiene una cifra constante que no alcanza los tres millones de habitantes desde hace más de seis décadas mientras que el área metropolitana sigue creciendo en población y superficie ocupada, extendiéndose a lo largo de los ejes ferroviarios principales.

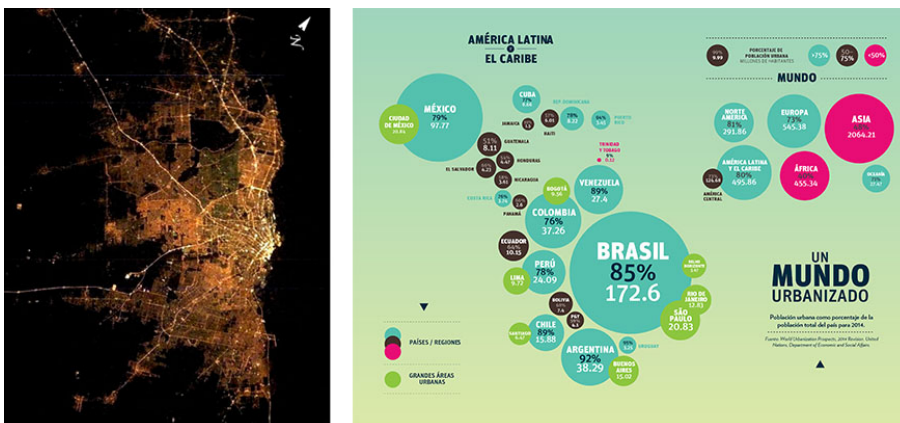


IMAGEN SATELITAL NASA BUENOS AIRES (IZQ.) | UN MUNDO URBANIZADO³(DER)

³ Extraídas de http://www.zonu.com/argentina_mapas/Mapa_Satelital_Foto_Imagen_Satelite_Buenos_Aires_Noche_Argentina.htm y https://issuu.com/ciudadesemergentesysostenibles/docs/parana_plan_de_accion_e52b2ce985acd2/1. Pág.37, respectivamente.

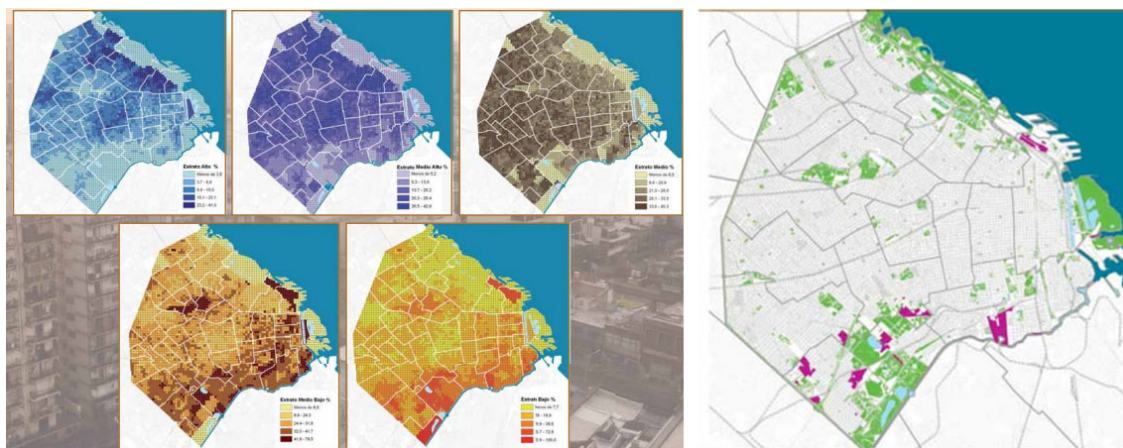
La ciudad de Buenos Aires, aunque no pionera, se sumó en la última década a esta ola de cambio. A lo largo de tres gestiones (esta última recién comenzando) de igual signo político, el lema "Ciudad Verde" se apropió de la ciudad. Aunque quizás la más publicitada, no fue la única iniciativa que impulsó un camino en pos de la sostenibilidad. Hace unos años también desembarcó en la ciudad porteña el Metrobus (simil BRT) junto a otras iniciativas de desarrollo urbano provenientes de referentes europeos, como el Distrito Tecnológico 22@ de Barcelona. A estas iniciativas se las llamó "distritos económicos" y ya hay cuatro localizados en la zona sur y uno en la zona norte. Antes de avanzar sobre estas políticas nos detendremos en una serie de indicadores en los que se basan estas iniciativas.

2.1 ¿POR QUÉ HACER FOCO EN LA ZONA SUR?

El modelo territorial (MT) del Ministerio de Desarrollo Urbano, elaborado por la Secretaría de Planeamiento del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires en 2011, se autodefine como una "política de Estado" a cincuenta años. Allí se exponen las bases desde las cuales se actuará a partir de una serie de indicadores.

Merece la pena mencionar algunos de los cuales definen los barrios del sur. Pertenecientes a las comunas 4 y 8 (y parte de la 1, 7 y 9) son los que presentan mayor porcentaje de población de capas medias y bajas y menores ingresos promedio respecto al resto de las comunas. Además, son los barrios con mayores tasas de desempleo y con actividades laborales de menor calificación. En relación a la forma de habitar, encontramos que son en estos barrios donde se nuclean la mayor cantidad de villas miseria y asentamientos precarios de toda la ciudad (con la única excepción de la Villa 31-31 bis de Retiro). Esto constituye casi el 5% de la población que además de no tener acceso al mercado formal del suelo ni contar con equipamientos y transporte próximos a su lugar de residencia, muchos también sufren el deterioro de su salud por la proximidad al Riachuelo o a alguna industria contaminante. También se localizan en este sector los polígonos de vivienda social que se construyeron en el último cuarto del siglo pasado con las problemáticas asociadas que traen los modelos de bloques de vivienda mono-funcionales. En cuanto al valor del suelo, los barrios del sur presentan los valores más bajos del mercado (<1250 USD/m² respecto al promedio de 2500 USD/m²). En ellos los índices de complejidad urbana (índice que relaciona los usos de suelo existentes dando valores altos en las zonas de alta diversidad de usos) son bajos porque predominan las viviendas bajas y los depósitos o industrias que alternan con espacios verdes y equipamientos metropolitanos.

La zona sur de la ciudad es una cuenta pendiente en materia de política urbana sostenible. A lo largo de la historia, las intervenciones que se han hecho sobre su territorio han nacido con carácter transitorio pero no han superado esa instancia. Tampoco han logrado articularse entre sí.



ESTRATIFICACION SOCIOECONÓMICA

(IZQ A DER: Estrato alto | medio-alto | medio | medio-bajo | bajo)

LOCALIZACION VILLAS DE EMERGENCIA⁴

⁴ Extraídas de <http://cdn2.buenosaires.gob.ar/planeamiento/modelo%20territorial%202010%202060.pdf>

2.2. BUENOS AIRES, ¿CIUDAD SOSTENIBLE?

No es el afán de este apartado responder en que ranking se ubica la Ciudad de Buenos Aires como ciudad sostenible. Interesa estudiar las acciones que están guiando su transformación a través de políticas urbanas, con foco en la zona sur.



POLÍTICAS URBANAS EN PROCESO DE IMPLEMENTACION DESDE 2008 EN LA ZONA SUR

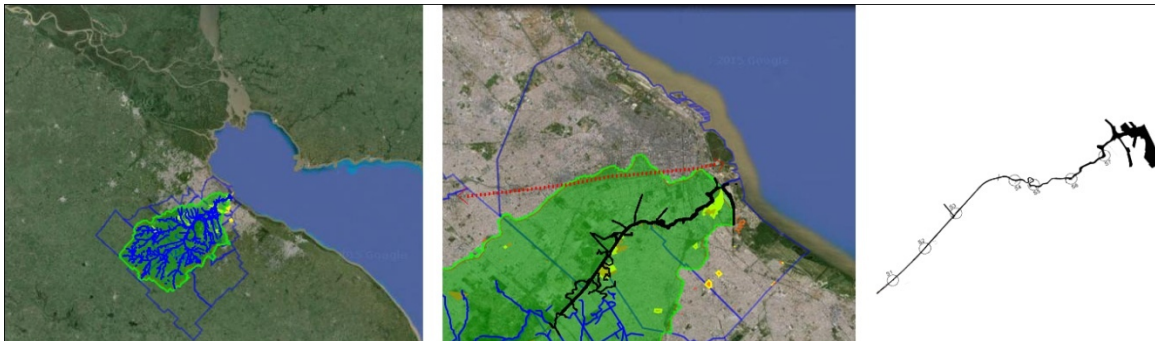
Elaboración propia

A escala metropolitana, analizaremos las políticas vinculadas al saneamiento del Riachuelo, límite sur de la Capital Federal.

En 2006 se crea por orden judicial ACUMAR (Autoridad Cuenca Matanza-Riachuelo). Este organismo integrado por Estado Nacional, Gobierno de la Provincia de Buenos Aires y Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires es el encargado de sanear y recomponer la extensa cuenca de 64 km del río Matanza-Riachuelo que sufre problemas de degradación desde la época de la colonia. Por ser la zona más industrializada y urbanizada de toda la Argentina, viven ocho millones de personas.

En el ámbito de Capital Federal, se lleva a cabo el proyecto de Camino de Sirga (2011) que consiste en la liberación del espacio aledaño al río con fines recreativos y circulatorios. Sus principales actuaciones son el reordenamiento del espacio público, la construcción de nuevos puentes, ciclovías, estaciones de bombeo y relocalización de población en los casos que sea necesario liberar el camino.

En términos de sostenibilidad es quizás la operación más desafiante no sólo para la ciudad sino también para toda el área metropolitana. El Riachuelo se convertirá en un paseo recreativo verde que dejará de ser un mero colector de residuos contaminantes para pasar a ser un nuevo eje metropolitano en sentido este-oeste. Constituye además una oportunidad de regeneración urbana evidente para los barrios que se localizan en su ámbito y también para los barrios del centro y norte que buscarán relacionarse con este nuevo fragmento urbano.

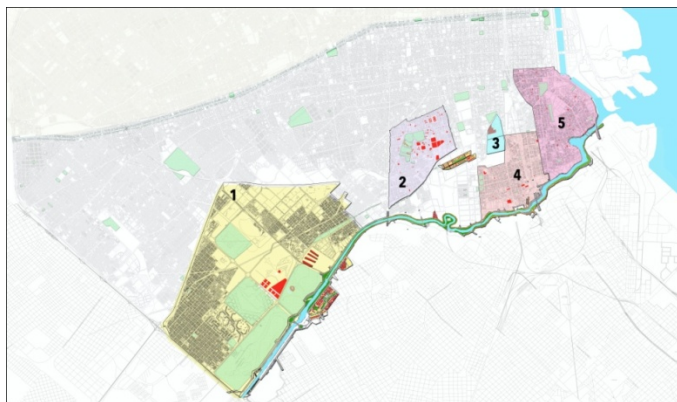


DELIMITACION DE LA CUENCA MATANZA-RIACHUELO.

(IZQ A DER.) CUENCA ALTA-MEDIA-ALTA, CUENCA BAJA CIUDAD BSAS, LOCALIZACION DE SEPAS (estaciones de aireación)

Extraído de :www.acumar.gov.ar

A escala urbana, la novedad está dada por la creación de sucesivos distritos económicos. Su intención manifiesta es dar impulso al sur de la ciudad a través del Ministerio de Desarrollo Urbano y Económico de la ciudad. Se crean por leyes que delimitan áreas donde se incentiva el desarrollo de una determinada industria y, por consiguiente, la localización de empresas afines a través de incentivos fiscales y de promoción. Se prevé en los mismos mejoras en los espacios públicos combinado con un mayor alcance de medios de transporte como el metrobús, el subte y la bicicleta, favoreciendo el transporte intermodal y la conexión con el norte de la ciudad.



DISTRITOS ESTRÁTEGICOS Y PROYECTO PRO.CRE.AR(3)

Elaboración propia a partir de datos del Gobierno de la Ciudad de Bs. As.

1- Distrito del Deporte: Fomento de actividades e infraestructuras deportivas y desarrollo de los barrios de la Comuna 8. Prevé la construcción de la Villa Olímpica para los concurrentes de las Olimpiadas Juveniles de 2018.

2- Distrito Tecnológico: Fomento de la instalación de empresas TIC (tecnología de la información y telecomunicaciones) así como de instituciones educativas. Incorporó dos estaciones de subte y un nuevo edificio ícono -diseñado por Norman Foster- donde se ha trasladado el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

3- Distrito Gubernamental en Barracas: En el entorno de los Hospitales neuro-psiquiátricos Borda, Moyano y Rawson, se prevé la construcción de edificios gubernamentales donde se mudarían cinco ministerios. Ocuparía 5ha. Por un episodio de violencia institucional en el comienzo de las obras, este distrito quedó pendiente de realizarse.

4- Distrito del Diseño: Se ubica en una zona que fue ocupada por naves industriales, de gran valor patrimonial. Se propone conformar un clúster de diseño con el propósito de potenciar y exportar diseño local. El Centro Metropolitano de Diseño (CMD) es el edificio emblema del Distrito.

5- Distrito de las Artes: Promueve la inversión en arte (literatura, música, artes escénicas y visuales). Se ubica en barrios tradicionales desde el punto de vista artístico y turístico. La Usina del Arte es su edificio ícono, ex usina eléctrica abandonada devenida en centro cultural y sala de espectáculos.

En forma paralela a los distritos se desarrollan en toda la ciudad una serie de iniciativas bajo el lema "Ciudad Verde" que se sintetizan en cinco puntos:

- 1. Plan Integral de Higiene Urbana:** Iniciativas de concientización en la separación de residuos; etc..
- 2. Plan Mejor en Bici:** Incorporación de una red de ciclovías en la ciudad.
- 3. Plazas y Parques:** Puntos verdes en plazas y parques donde se puede dejar material reciclable.
- 4. Área Central:** Proyecto de peatonalización, puesta en valor de fachadas, nuevos mobiliario urbano..
- 5. Metrobús (simil BRT, Bus Rapid Transport):** Comenzó en la 9 de Julio, avenida del centro de Buenos Aires y se expandió en sentido E-O alcanzando el área metropolitana.

Hasta lo aquí analizado, se evidencia un compromiso con la sostenibilidad centrado, principalmente, en aspectos físicos y de movilidad en la ciudad. En los proyectos no se evidencia cómo se integran los actores sociales locales en este proceso, especialmente los estratos medios y bajos. Un ejemplo son las dos mil nuevas viviendas que incorporará la Villa Olímpica -que serán destinadas a estratos medios a través de créditos- mientras que aún no se han puesto en marcha proyectos de urbanización de las villas y asentamientos que la rodean. Tampoco se evidencia un compromiso con la movilidad para este grupo social. Muchas veces la llegada a las paradas de buses supera los 300m y se da atravesando barreras urbanas (infraestructuras, basurales, pasillos dentro de las villas, zonas inundables) que resultan peligrosas para la integridad física de la población.

A continuación, se expondrán los elementos que se consideran, en la presente investigación, esenciales incorporar para construir una transformación urbana sostenible.

2. GEOGRAFIA, HISTORIA Y DIVERSIDAD COMO CLAVES DE TODA TRANSFORMACION URBANA SOSTENIBLE

En sintonía con pensar el desarrollo sostenible de la ciudad con una mirada más amplia que la medio-ambiental, planteamos a continuación tres elementos que harán de guía de análisis y de transformación posterior.

Empezaremos por el origen de todo: La **geografía**.

Tal y como la estudian los especialistas de la ordenación comprende la geología, la topografía, la hidrología, el clima, las poblaciones, las infraestructuras técnicas, la capacidad productiva, etc. (Corboz, 1983).

Busquets (2014) por su parte define a la geografía como uno de los elementos centrales de la ciudad sostenible. En sus palabras, el autor afirma que ciudad sostenible es aquella que "... lidia adecuadamente con su geografía natural: montañas, agua, paisaje" y por tanto considera que "es necesario hacer más evidente la relación entre geografía y ciudad".⁵

Cabe entonces comenzar un análisis retrospectivo partiendo de la relación actual entre el paisaje construido y el paisaje natural. Estudiando la topografía en relación a los patrones de asentamiento de las distintas clases sociales y de los usos del suelo; el lugar que ocuparon las infraestructuras y al devenir de la historia y sus sucesos políticos.

Luego, estudiar la **historia** del territorio como aquel que se asemeja a un palimpsesto, sobrecargado de huellas y lecturas pasadas. Esta idea desarrollada por Corboz (1983) incorpora además la visión del quehacer profesional respecto al legado territorial . "Cada territorio es único, de ahí la necesidad de "reciclar", de raspar - con el mayor cuidado posible- el viejo texto que los hombres han escrito sobre el irremplazable material de los suelos, a fin de depositar uno nuevo que responda a las necesidades de hoy, antes de ser a su vez revocado".

Para Bohigas (2004), "Ser ciudad implica unas condiciones que permanecen y permanecerán a través de la historia.(...) una acumulación productiva". Es decir que el factor *tiempo* es el hilo conductor para alcanzar un entendimiento de formas de vida y producción de cualquier ciudad.

Por último, abordar la **diversidad**. Muchos urbanistas contemporáneos se han referido a este concepto vinculándolo con "hacer ciudad". Solà-Morales(2004), en su texto *Cantonades* habla de la esquina como metáfora de la ciudad. ¿Por qué? Porque las esquinas, los cruces y los espacios urbanos de encuentro como la *Calle Mayor* o la *Gran Plaza* son espacios donde coinciden personas diferentes, donde la superposición, el encuentro y el conflicto suceden. Él explica que "no es la idea de orden lo que hace ciudad sino la idea de diferencia". DIFERENCIA más COINCIDENCIA definen la cantonada, es decir, la ciudad. La frecuencia de las cantonadas marca entonces la urbanidad; la ciudad es densidad de cantonadas. Asimismo, es interesante el planteo inverso. El concepto de la "no-cantonada" como un sinónimo de insostenibilidad: formas urbanas contemporáneas opuestas a la idea de promiscuidad de usos y heterogeneidad. Dentro de esta categoría de

⁵ Extraído de www.dac.dk/da/dac-cities/baeredygtige-byer/eksperter/joan-busquets-geografi-historie-og-forskellighed/

"anticantonada" incluye las bajas densidades, los polígonos de viviendas, las urbanizaciones cerradas con vigilancias privadas, las grandes extensiones urbanas colgadas de una infraestructura única y lineal, los barrios dormitorio y todas las formas urbanas de la segregación. Anticantonada - Anticiudad - Insostenible son conceptos que el autor utiliza para referirse a la carencia de diversidad e imposibilidad de interacción.

Sennet (2003) también se explora en la idea de promiscuidad de usos cuando se remite al ágora de Atenas. El ágora constituía el espacio abierto donde lo diverso confluía: actividades políticas, administrativas, comerciales, bancarias, sociales, religiosas. Esta mezcla de funciones y actividades transcurriendo en un mismo tiempo era su característica distintiva y la garantía de un espacio democrático, ya que ninguna voz dominaba el conjunto y ricos y pobres confluían en un mismo espacio.

Podríamos sumar la mirada de Bohigas (2004) cuando se refiere a la ciudad como "confluencia conflictiva" donde la casualidad y los encuentros son una parte esencial de ella.

Busquets (2014) aporta la noción de intermodalidad. La posibilidad de que los habitantes la perciban como una ciudad cómoda y para él esto se da cuando la ciudad se puede utilizar de distintos modos: bici, tranvía, subte, taxi, etc, dando lugar a los ciudadanos a la libertad de elegir.

Para concluir la noción de *diversidad*, mencionar que en ella siempre está presente el valor de la mixticidad. Al estudiar cuan diversa en una ciudad nos encontraremos con distintos gradientes. Es importante reconocer los espacios de la ciudad donde la urbanidad puede ser potenciada ya que implica un compromiso con la población que aún viviendo en la ciudad no puede acabar de disfrutar de sus bondades: la buena accesibilidad, la sociabilidad, el encuentro, la seguridad producto del control social, el disfrute de los equipamientos, espacios públicos y comercio de proximidad.

Por lo estudiado, se comprenden las razones por las cuales HISTORIA, GEOGRAFÍA Y DIVERSIDAD nos ayudan a construir una visión de ciudad sostenible más allá de aspectos técnicos y ecologistas. La ciudad sostenible es finalmente una construcción cultural y son estos tres parámetros los que nos permitirán localizar aquellos espacios en el territorio donde se requiera una transformación en todas sus escalas (ordenamiento, planeamiento y proyecto urbano).

Como diría Bohigas (2004), la esencia de la ciudad es un sistema ecológico (GEOGRAFÍA) en el que se incluye la artificialidad de la cultura y la civilización (HISTORIA). El hombre como una especie que necesita de un agrupamiento que le brinda la "ciudad", por ser este un sistema capaz de cohesionar y generar interacciones. Agrega a esta idea que la ciudad no puede ser de cualquier forma. Solo en la medida que el ciudadano tropiece constantemente con acontecimientos diversos podremos hablar de la ciudad como un sistema de vida colectivo con eficacia social (DIVERSIDAD).

Es importante mencionar que las transformaciones hacia la sostenibilidad urbana no deben abogar por la anulación del conflicto. Problemas con el tráfico, el ruido, la acumulación de residuos, la contaminación son inherentes a la superposición de funciones, a la mixticidad. Sin embargo, el urbanismo sí puede conducir estos parámetros para hacerlos compatibles con la vida urbana de calidad. No se trata de eliminar ese estado de caos que propicia la casualidad, la "confluencia conflictiva", sino de lograr una ciudad segura, limpia, inclusiva, intermodal, racional en su consumo energético -inclusive hasta pensar en un cambio cultural- reconstruyendo lazos con los elementos naturales, culturales y sociales. Solo así estaremos conduciendo a nuestras ciudades hacia un cambio sostenible.

Ahora bien, habiendo cargado de significancia al uso de la palabra sostenibilidad, retomamos la pregunta del apartado anterior para poner en relación la mirada propuesta con el caso de estudio. ¿Buenos Aires está en camino a reconfigurarse como la tan ansiada Ciudad Sostenible del Siglo XXI?

3. GEOGRAFIA, HISTORIA Y DIVERSIDAD EN LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

3.1. GEOGRAFÍA

*"Una de las particularidades de Buenos Aires es que no se le puede ver el fin. (...) La pampa no presenta ningún obstáculo (...) es un pedazo de pampa traducido en ciudad. Esto explica su construcción por manzanas. Repitiendo al infinito las manzanas se hace una ciudad, sin límites necesarios."*⁶

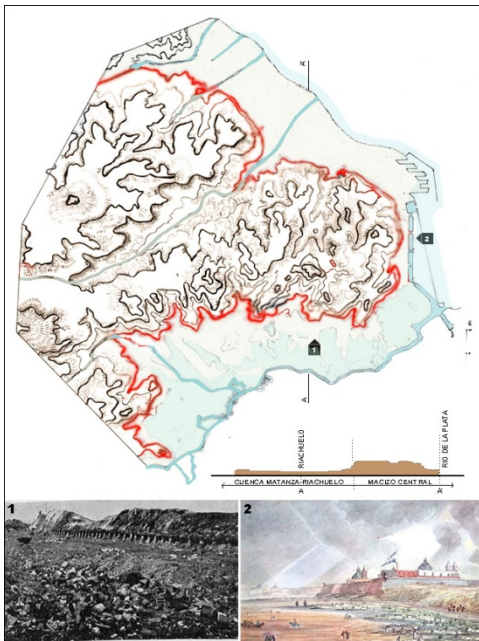
La topografía de la ciudad de Buenos Aires se caracteriza por su extrema planicie. Esta ciudad costera es una extensión de tierra que alcanza su altura máxima a treinta metros s.n. del mar y cuya cota va disminuyendo hacia sus límites naturales en dirección norte (Río de la Plata) y sur (límite Riachuelo). En sus comienzos, numerosos arroyos atravesaban la ciudad hasta que hacia fines de siglo XIX fueron entubados. Estos elementos naturales fueron determinantes en la morfología de la ciudad, desde su piedra fundacional hasta su expansión posterior.

Estudiaremos el rol definitorio que los elementos naturales tuvieron en cada período.

->1536-1870: Fundación y conformación de la Gran Aldea

La segunda fundación de Buenos Aires en 1580 siguió los parámetros establecidos por las Leyes de Indias. En el estuario del Río de la Plata y sobre la barranca que daba inicio a una extensa planicie territorial se levantó el fuerte, el Cabildo, la cárcel y la iglesia en torno a la plaza.

La existencia de una línea de barranca separó de forma tajante la zona alta de la baja e inundable marcando un patrón de urbanización cuya huella sigue vigente hasta nuestros días. Como detallaremos oportunamente en el apartado histórico, la barranca fue el origen de la segregación física y luego social.



PLANO DE CURVAS DE NIVEL Y LÍNEA DE BARRANCA | FOTOGRAFÍAS HISTÓRICAS

Elaboración propia a partir de datos del Gobierno de la Ciudad de Bs. As

->1870-1970: La Ciudad Moderna y su expansión posterior

La llegada del ferrocarril al territorio hacia 1857 marcó el comienzo de la expansión de la ciudad. Estas líneas no tuvieron una ubicación aleatoria sino que respondieron a las curvas de nivel del terreno. Todas las líneas de pasajeros adoptaron una dirección centro-oeste (o noroeste-sudoeste) con la excepción del tren de cargas que

⁶ Georges Clemenceau, 1911. Extraído de "La grilla y el parque", pág. 30 y 175

se dirigía a la zona del Matadero Municipal y la quema de basuras con dirección transversal centro-sur. En este sentido se ve como la línea de barranca cumple un rol de segregador social ya que la zona más baja dio lugar a usos residuales y a la formación del primer asentamiento precario (Barrio de las Ranas). Allí, las personas iban en busca de restos y con ellos construían in-situ casas de madera, zinc y latas a dos metros de altura para sortear las inundaciones. Este primer asentamiento informal de dos mil personas dejó de existir cuando el Matadero Municipal y la quema fueron desplazados hacia el extremo oeste de la ciudad.

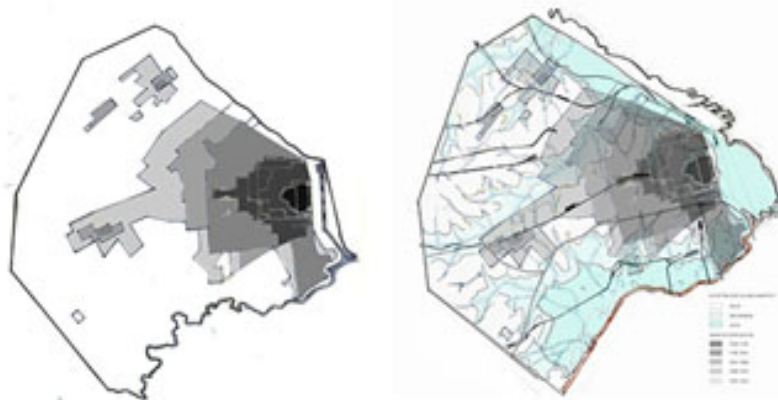
La boca del Riachuelo y sus márgenes inundables fueron también el suelo sobre el que se asentaron casas de extranjeros precarias, depósitos y la incipiente industria de la ciudad: frigoríficos, curtiembres, fábricas, destilerías y lavaderos de lana. Esto implicó que el Riachuelo adoptara desde los comienzos de la ciudad un rol de cloaca urbana a cielo abierto, funcionando como una infraestructura urbana altamente contaminada. Con el paso del tiempo, el mundo del trabajo se siguió expandiendo al sur y oeste y las industrias se fueron sustituyendo y prolongando hacia el sudoeste con sus residuos, olores y ruidos.

->1970-2015: Consolidación de una metrópolis fragmentada y apogeo del modelo neoliberal

La contaminación del Riachuelo de los años anteriores llevó al desarrollo de una de las cuencas hídricas más contaminadas en América del Sud. A partir del cambio de milenio, la creación del organismo ACUMAR implicará un compromiso sostenido con el saneamiento del mismo.

3.1.1. REFLEXIONES FINALES E HIPOTESIS ACERCA DE LA GEOGRAFÍA

La topografía determinó una ocupación del territorio en franjas horizontales en sentido este-oeste. En la franja central de cota más alta el parcelario se estructuró predominantemente reticular (100mx100m), de grano pequeño y con predominio del uso residencial. En las franjas norte y sur de cotas más bajas e inundables, el parcelario se adaptó a su condición de borde y perdió su dimensión regular. Sin embargo, los usos y evolución posterior de estas franjas fueron radicalmente distintos. La franja norte estuvo signada por su vínculo con el frente marítimo y con grandes lotes destinados a usos residenciales y casas de campo de población de alto poder adquisitivo. En cambio, la zona sur por estar relacionada al borde del Riachuelo fue alojando usos industriales y otros no compatibles con la vida urbana como quema de basura, el matadero, etc. y a la población trabajadora que se iba asentando en viviendas precarias sobre los grandes vacíos urbanos.



PLANO DE OCUPACION DEL TERRITORIO (IZQ) | PLANO DE OCUPACION TERRITORIO + CURVAS DE NIVEL + INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA

Elaboración propia a partir de datos del Gobierno de la Ciudad de Bs. As

Es así como dos elementos naturales -*cuenca hídrica y barranca* o *topografía e hidrografía*- fueron determinantes en el planteo socio-económico y espacial de la ciudad. La barranca como barrera urbana y el Riachuelo funcionando como una verdadera infraestructura urbana.

Sin embargo, la gestación del Acumar y por sobre todo el Camino de Sirga plantean una situación inédita en la ciudad, dando lugar a la primera hipótesis del trabajo: **El Riachuelo dejará de ser un colector (una cloaca urbana a cielo abierto) para transformarse en un eje metropolitano con actividades sociales y recreativas en torno a él.**

Se genera la oportunidad de repensar la relación entre Norte y Centro con el relegado Sur de la ciudad, permitiendo un nuevo vínculo naturaleza-ciudad. Vínculo que solo podrá darse en tanto se consoliden conectores o ejes transversales que permitan que este trozo de ciudad cobre protagonismo, sea accesible y seguro para sus ciudadanos.

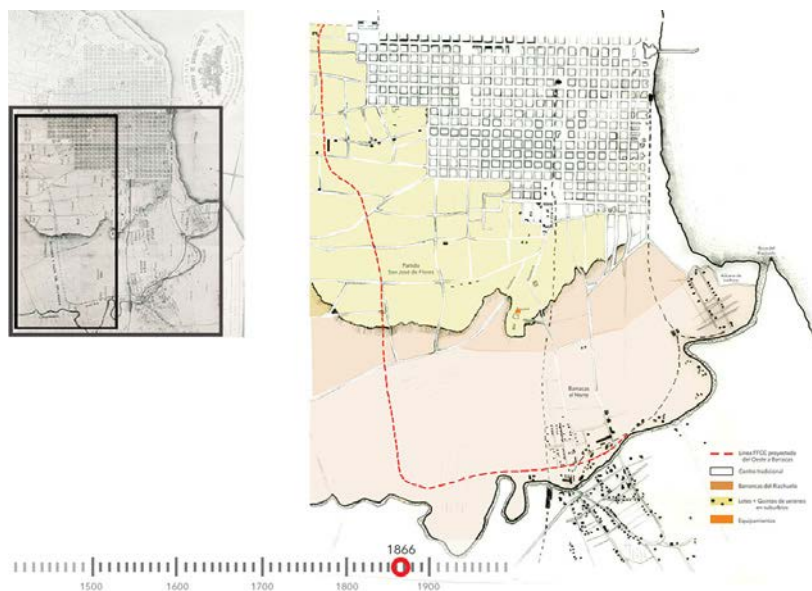
3.2. HISTORIA

Así cómo los elementos naturales condicionaron la ocupación del territorio, también las decisiones políticas signaron un desarrollo próspero del centro tradicional y su expansión hacia el norte en detrimento de la relegada zona sur, conformando una huella urbana de la desigualdad.

->1536-1870: Fundación y conformación de la gran aldea

A partir de la expansión de la ciudad más allá de las primeras manzanas trazadas -actual centro histórico- la ciudad siguió creciendo hacia el oeste y norte. En estos suburbios proliferaron usos vinculados a la vida de la población residente en el centro: agrícolas para la producción de frutas y verduras y las quintas de veraneo de la población adinerada. El caso más emblemáticos fueron las hectáreas del Caserón del gobernador Juan Manuel de Rosas al norte de la ciudad, posteriormente devenido en Parque 3 de Febrero (actualmente uno de los parques ícono de las clases medias-altas).

Mientras tanto, las zonas inundables del sur fueron el ámbito propicio para la localización de usos vinculados a la actividad comercial y al puerto como los primeros saladeros de carne vacuna para exportación que hacia 1810 se concentraron en las márgenes del Riachuelo. La zona sur de la ciudad se perfila desde entonces como una zona de servicios. Asimismo, el Matadero Municipal y la quema de basuras se llevan a cabo en este sector de la ciudad. Esta situación se reafirma con la aparición del ramal de FFCC de 1867 que conecta la estación Once de Septiembre con los terrenos de San Cristóbal Sur para poder transportar carnes al Matadero y basura hacia la quema.



PLANO HISTORICO 1866 (IZQ) | TREN DE CARGAS HACIA EL SUR Y USOS INDUSTRIALES EN TORNO AL RIO

Elaboración propia a partir de datos del Gobierno de la Ciudad de Bs. As

->1870-1930: De Gran Aldea a Ciudad Moderna. La París del Sud

Hacia 1910, el centro moderno se consolida hacia el centenario como "ciudad burguesa". El esfuerzo de los dirigentes políticos está puesto en modernizar el centro tradicional con propuestas de boulevard y avenidas diagonales que unan puntos importantes de la ciudad. El caso de la Avenida de Mayo con la propuesta de remate en el Congreso es el caso más emblemático, constituyendo desde la plaza de Mayo el eje cívico-monumental más representativo de la ciudad durante todo el siglo. Dejó de ser un eje de simetría de una ciudad de desarrollo concéntrico para pasar a ser un borde sur de un espacio público que se desplazaba sutilmente hacia el norte.

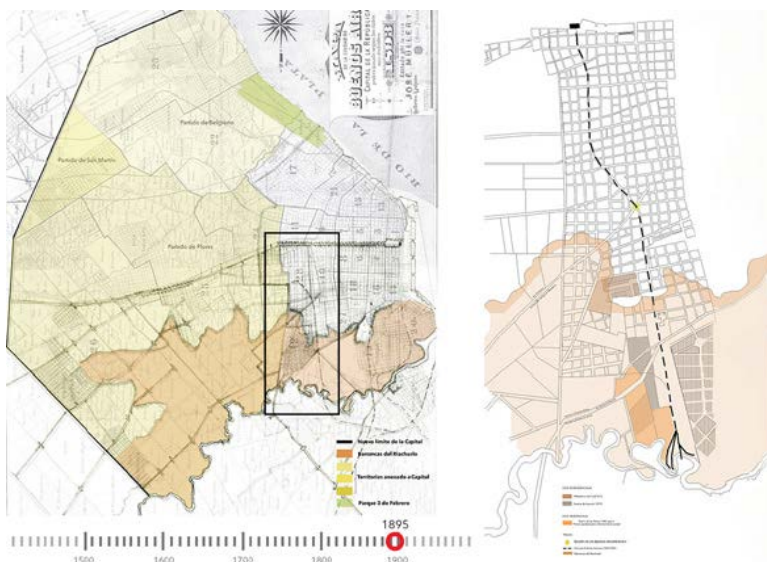
La otra cara de la modernización son los territorios del sur. El suburbio queda representado por lo "obrero": sectores medios-bajos, de origen migratorio, artesanos y pequeños comerciantes y empleados estatales de origen local. Esto se ratifica en 1914 por el primer Reglamento industrial que reparte en el suburbio las zonas para industrias de máxima peligrosidad al sudoeste de la ciudad y designa barrios industriales a los del sur al centro.

Este territorio se fractura y convierte en un mosaico donde cada pieza tendrá su fisonomía propia, separándose entre sí por barreras de diversa índole: barrancas y arroyos que surcan el bajo; trazas de infraestructura de servicios (red ferro portuaria que se desarrolla con su propia lógica); especulación inmobiliaria: terrenos retenidos al mercado por sus propietarios; ruptura con la retícula cuadriculada: por ser área de borde con el río. Con respecto al último punto, la ruptura con la retícula cuadriculada es una constante en la zona sur.

Se pueden diferenciar por: A. Sectores próximos a la ciudad consolidada, en continuidad perfecta con la traza. Tejido denso de residencias y pequeños talleres y comercios (norte del parque entre Av. Caseros y San Cristóbal Norte); B. Sectores con instalación temprana de fábricas modernas que ocupan manzanas completas (este del parque); C. Sectores en vinculación directa con el Riachuelo, de enormes complejos fabriles en relación a la necesidad de circulación productiva del río; D. Sectores en los intersticios de estas grandes áreas vinculados a la mecánica especulativa, vinculando el trazado del tren con loteos populares.

A esta variedad de tramas se suman las grandes "bolsas" que ocupan hasta 1902 el Matadero Municipal y la quema de basuras. En 1932 aparece el caso de primer asentamiento precario informal, Barrio de "Las Ranas", próximo a la quema y sobre un terreno anegadizo.

En síntesis, se construye la imagen de la ciudad partida en dos: al sur, la ciudad obrera, de la protesta; al norte, la ciudad elegante, de la celebración, con un eje céntrico en la Avenida de Mayo.



PLANO HISTORICO 1895 (IZQ) | TREN DE CARGAS HACIA EL SUR Y MIXTURA DE TRAMAS HACIA EL BORDE DEL RIO

Elaboración propia a partir de datos del Gobierno de la Ciudad de Bs. As

->1930-1970: Expansión de la mancha urbana

Mientras el centro de Buenos Aires se modernizaba a través de los primeros rascacielos del país como el Comega y el Kavanagh y la aparición del Obelisco - ícono porteño por excelencia- surgían los primeros barrios de emergencia de la ciudad.

La crisis económica y el flujo de migrantes internos daría lugar a contradicciones sociales y urbanísticas que estarían presentes en toda la historia de las villas de Buenos Aires. Se produjo un gran crecimiento de barrios carenciados sin infraestructura ni servicios sociales, conocidos como villas miserias, que llegaron a albergar a millones de personas en el AMBA. En algunos casos, como en La Cava, estos asentamientos se localizaron en zona norte próximos a las zonas de mayor poder adquisitivo, generando un abrupto contraste social. La polarización y exclusión se tornaron en una importante realidad espacial. Desde su primera aparición en 1932 en la zona próxima al centro, Villa Esperanza (actual Villa 31), la población de las villas fue en aumento, alcanzando su pico máximo en 1977.

En cuanto al sur industrial, hasta 1930 se mantuvo la tendencia histórica y se instalaron frigoríficos, molinos harineros, astilleros, aceiterías, etc. ligados a la red ferroviaria. Después de 1930 la tendencia cambió y las industrias se ocuparon también en el oeste y norte, formando el cinturón industrial del Gran Buenos Aires. Se perdió importancia a la posibilidad de desaguar en el Riachuelo y estar cerca del FFCC y ganó importancia la cercanía a las grandes infraestructuras viales como la vía de circunvalación General Paz y el Acceso Norte.

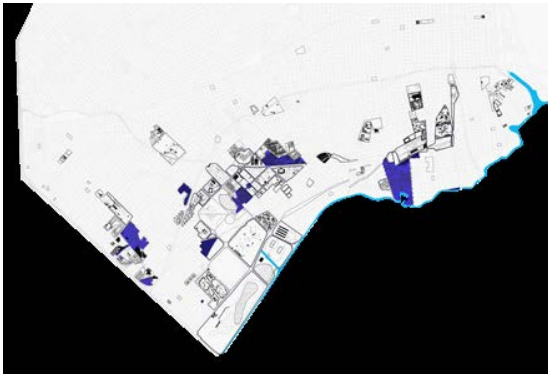
->1970-2015: Consolidación de una metrópolis fragmentada y apogeo del modelo neoliberal

La década del '70 estuvo signada por una dictadura militar y en este período se hizo el intento más drástico de erradicación de villas. Por otro lado, se impulsó un plan de vivienda de veintisiete mil unidades en Capital Federal y el AMBA. En la Capital, el Barrio Gral. Savio I y II (ex Lugano) era el de mayor tamaño, con cerca de diez mil viviendas construidas en edificios altos. Su diseño de PB y primer piso comercial y de servicios es emblemático porque no son utilizados por sus habitantes y propone un modo de vida de peor calidad que cualquier calle urbana por su aislamiento respecto del barrio y la ciudad. Así, se lo percibe como *ciudad satélite*. Hubieron casos mejor resueltos pero en la mayoría de estos bloques de vivienda se presentaron problemas sociales, falta de equipamiento y seguridad.

Con el devenir de los años, las villas comenzaron a repoblarse y el paisaje de los barrios al sur quedó marcado por estos dos tipos de viviendas: las que se construyeron a través de la historia (villas) y las *sin* historia (polígonos), generando problemáticas urbanas aún no resueltas. Es importante esta distinción que nos marca la historia porque indican las posibilidades que cada tipo ofrecerá a futuro a la hora de plantear una transformación y su integración en la ciudad formal. Si bien de alguna forma ambas funcionan como guetos, todo el acervo cultural e identitario de la villa es un puntapié inicial para generar y pensar los enlaces. Dicho de otra forma, es recordar nuevamente a Corboz refiriéndose al territorio como palimpsesto.

En cuanto al devenir político, mencionar que la década del '90 fue la de liberalización de la economía y con ello el incremento de la pobreza, aumentando en doce veces la brecha entre pobres y ricos en veinte años. Esto agudizado con la construcción de autopistas, gestación de barrios privados cerrados en el AMBA o edificios en altura con *amenities* en la ciudad, favorecieron el aumento de la exclusión e insostenibilidad social, urbana, económica.

Recién hacia el 2004 habrá signos de reactivación y un nuevo bagaje de propuestas urbanas tendientes a buscar hacer de la ciudad un lugar sostenible en el cual vivir.



LOCALIZACION DE VILLAS MISERIA EN LA ZONA SUR DE LA CIUDAD

Elaboración propia a partir de datos del Gobierno de la Ciudad de Bs. As

3.2.1. REFLEXIONES FINALES E HIPOTESIS ACERCA DE LA HISTORIA

La historia ha dejado su huella en el territorio y por tanto es posible distinguir en él el origen de actuales problema socio-económicos. Esto se deja ver a través de dos tipos de tramas muy diferenciadas. Una reticular cuadriculada con un centro histórico- financiero potente en la franja del macizo central y una trama de grano grande en las franjas de bordes de menor urbanidad y pequeños sub-centros locales. Esto se refuerza con la predominancia de ejes longitudinales, infraestructuras urbanas que hacen de barreras para los barrios y la presencia del río que como límite sur.



TRAMA RETICULAR EN EL MACIZO CENTRAL Y ELSUR (IZQ) | TRAMA DE BOLSAS O DE GRANO GRANDE (DER)

Elaboración propia a partir de planos publicados en el MT.

La ciudad está atravesando un proceso de pasaje de ciudad metropolitana mono-nuclear a un territorio polinuclear por lo cual es necesario que se dé una renovación de usos en la zona sur y una alternancia entre tramas de grano grande con tramas de grano pequeño. Se plantea la hipótesis de **generar nuevas relaciones transversales en sentido norte-sur que permitan la articulación del sur con lo urbano del macizo central.**

4. DIVERSIDAD

"La calle y la esquina fueron, junto al café, el cine-teatro, los bares y los bailes del club, los lugares donde se encontraban informalmente inmigrantes y criollos, trabajadores y algún desocupado, empleados y algunos profesionales instalados en los barrios,..." (Gutman 2007:215)

La propia geografía y el devenir de la historia han dejado como saldo una ciudad de contrastes en términos de urbanidad. Basado en parámetros como avenidas principales, calles con más de doce locales por lado, esquinas emblemáticas en los distintos barrios porteños, plazas vinculadas a edificios históricos singulares, se construyó un plano donde se hace evidente el contraste entre un centro y norte con mucha vida urbana que

propicia al encuentro casual y espontáneo, frente a un sur relegado donde aún priman los usos terciarios, las bajas densidades, los polígonos de vivienda, playas ferroviarias, equipamientos metropolitanos que se rozan unos con otros e infraestructuras que generan fronteras y bordes entre barrios.



PLANO DE URBANIDAD

Elaboración propia a partir de datos del Gobierno de la Ciudad de Bs. As.

Frente a este problema surgen las políticas de distritos económicos ya descriptas que propiciarán la renovación de usos y con ellos la posibilidad de generar mayor roce social. Sin embargo, es esencial insistir en todo el potencial que la **diversidad** tiene para aportar en la ciudad en el marco de esta intervención. Si la geografía y la historia son elementales para la detección de ámbitos de transformación, la diversidad es el elemento capaz de poner en relación todos los componentes urbanos (físicos, ambientales, económicos y sociales) en pos de una nueva sinergia urbana. Pero, por sobre todo, es la posibilidad de integrar y hacer confluír a las distintas clases sociales en un mismo espacio. Como lo explicaba Sennet (2003), la diversidad se plasma en espacios que se convierten en democráticos cuando confluyen y coinciden en un mismo momento y lugar todas las voces de la ciudad. A partir de esta visión, se sostiene que los distritos serán capaces de desarrollar el sur si son capaces no sólo de renovar usos sino de poner en relación distintas realidades, generar nuevos cruces estratégicos que potencien el encuentro en vez de reproducir el fallido desarrollo del sur por polígonos aislados entre sí. En este sentido, el rol del espacio público es determinante. La discusión actual debe centrarse en establecer enlaces y garantizar continuidades en las operaciones de transformaciones urbanas, resaltando el valor de la acera como garante de diversidad de movimientos por sobre la idea de espacios públicos de perímetro cerrado como pueden ser algunas plazas y parques. Como Crosas señalaba (2013:287) "...la ciudad no se hace de plazas y de calles, sino de la continuidad entre unos y otros", e invita a explorar el reto de "imaginar fórmulas complejas de hibridación de la infraestructura, el espacio público y la carne de la ciudad" para construir urbanidad y aportar a lo que Solà-Morales (2004) denominó "el urbanismo de la ambigüedad, la sorpresa y la mezcla".

Sin embargo, cabe aclarar, generar diversidad no es equivalente a densificar. Si nos detenemos a analizar el modelo territorial veremos que reconoce sectores con baja densidad y los ubica como potencial foco de densificación.

*"...la Ciudad actual cuenta con 200 millones de metros cuadrados construidos y, según la normativa vigente, en su territorio se podrían construir unos 300 millones más. Si bien existe un gran potencial subutilizado, el área donde actualmente más se construye es aquella que muestra una mayor saturación del potencial, mientras que una gran cantidad de áreas, con mayores capacidades constructivas, hoy no muestran síntomas de desarrollo..."*⁷

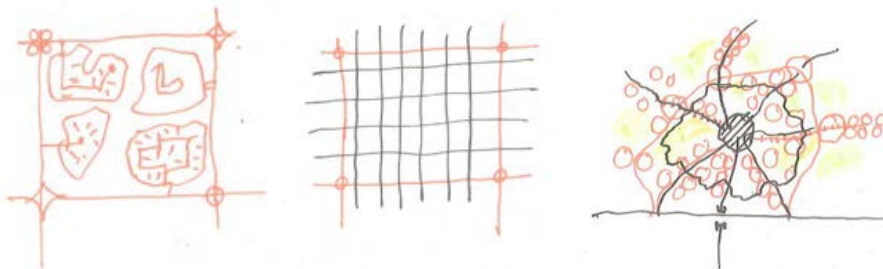
Los críticos de este modelo de políticas acusan al actual gobierno de favorecer la especulación inmobiliaria. *"El Sur "olvidado" está pasando a ser el "recordado" por la expansión inmobiliaria, ofreciendo seducir e incorporar el hermano postergado a la dinámica de sus parientes ricos"*- dice Fernández Castro (2012) en el prólogo del libro *"Barrios al Sur"*. En línea con este apartado, agrega: *"En esta nueva etapa, lejos de favorecer la mixticidad social como garante de integración urbana, ha devenido en último coto de caza disponible, a sabiendas que los pobres tendrán su lugar en la lejana periferia"*.

Se sostiene que antes de desarrollar un *Nuevo Sur*, donde se intente modernizar la ciudad por efecto de sustitución de tipologías que conlleven exclusión social, sería imperioso insistir con una operación de integración, conexión y nuevos enlaces a través del espacio público. De este debate y en línea con darle valor a la diversidad entendiendo que esta supone seguridad, actividad y vida surge la última hipótesis de esta investigación sobre la forma de actuar en el territorio.

3.3.1 REFLEXIONES FINALES E HIPOTESIS ACERCA DE LA DIVERSIDAD

Los barrios de la zona sur están ocupados en un gran porcentaje por espacios cerrados en sí mismos, separados entre sí por barreras físicas reales o virtuales ("segregación social"). Además de tener una vida hacia adentro, estos espacios generan un entorno de calles vacías e inseguras, donde escasean los espacios de "control social" u ojos de la ciudad que llamaba Jacobs (1967) al comercio de proximidad.

La hipótesis de trabajo es que para lograr dicho objetivo **es necesario fomentar la transversalidad dentro de la ciudad**. La misma debe darse **a través de poros o capilares que se infiltren estratégicamente desde el macizo central a las áreas de borde donde la urbanidad es baja**. Esta noción es la que elaboró Mangin (2004) y denominó "ville passante", una ciudad que se propone **reestablecer o recuperar la permeabilidad** cuando la fragmentación urbana la ha roto. Hacer permeable es recuperar espacios "anti-urbanos" como los generados por grandes infraestructuras urbanas, bajas densidades, espacios públicos apropiados por el coche, etc. El autor propone a cambio una ciudad transitable que vuelva a recuperar los espacios públicos, la mezcla de usos o la escala de los edificios y de la propia ciudad, favoreciendo circuitos cortos y más directos. Significa abrir las "islas o bolsas" a los flujos circulatorios del peatón y los ciclistas para que puedan circular al interior de estas. Pasante califica aquí a una red y a los sistemas de mallas de vías que hacen accesibles los espacios públicos estructurantes de una ciudad, de un territorio y de un paisaje.

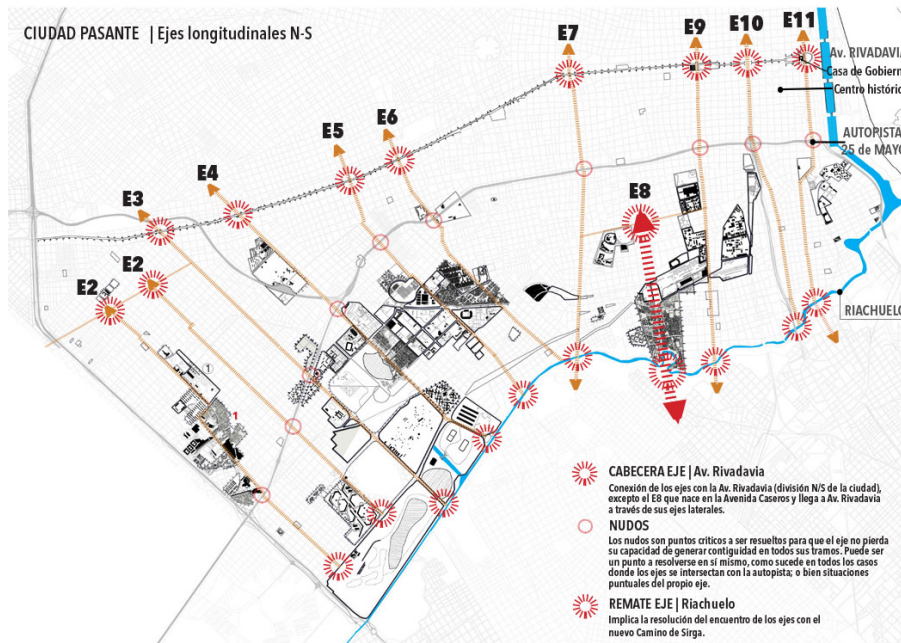


Esquemas de una ciudad de usos segregada (fig. 1) vs. sistema mallas o vías que pasantes (fig. 2 y 3)

Extraído del libro "La ville passante"-D. Mangin

⁷ Extraído de : Ministerio de Desarrollo Urbano – Secretaría de Planeamiento, 2009: 8.

Traspolando la noción de ciudad pasante a este territorio, podemos encontrar oportunidades como la recuperación del Riachuelo y de ejes históricos que presentan continuidad N-S para que desde el espacio público de las vías estas “bolsas” tengan la oportunidad de enlazarse, generar por efecto de contigüidad una sinergia nueva, abriéndose al entorno, integrándose, cobrando vida y brindando seguridad al peatón y ciclista, de modo de recuperar las calles para el uso público y no solo para el paso de vehículos.



PLANO DE CAPILARES TRANSVERSALES INFILTRANDO EN EL TERRITORIO SUR

Elaboración propia

4. NECESIDAD DE UNA MIRADA SOSTENIBLE

El presente trabajo surgió con la necesidad de construir una mirada sobre las transformaciones urbanas que exceda toda moda o "sello universal" con miras a catalogar a una ciudad dentro de un ranking mundial de sostenibilidad. Si bien es imperioso que las ciudades procuren para sí mismas y el mundo medidas de ahorro energético en todos los niveles (arquitectura, gestión de los residuos y movilidad en el centro de las escenas), pocos resultados habrá en este sentido si entendemos la sostenibilidad desde un ángulo meramente técnico y no como una construcción cultural.

La reflexión que se hace en esta investigación se basa en hallar el ADN de cada ciudad, como reflejo de su historia, geografía y su estado de diversidad. Parámetros que sirven como punto de partida para transformaciones duraderas, entendiendo esto como el cambio genuino.

Tal como lo explica Corboz (1983), se trata de hacer una lectura del territorio que busque huellas de procesos territoriales desaparecidos que supere la gestión del territorio de la receta de la *tabula rasa* para pasar a una "ordenación" del territorio que ya no lo considera como un campo de operaciones casi abstracto, sino como el resultado de una muy larga y lenta estratificación que es importante conocer para poder intervenir (...); recobrando la dimensión del largo plazo, aunque sea de un modo retrospectivo".

BIBLIOGRAFÍA

- BOHIGAS, O. (2004). *Contra la incontinencia urbana. Reconsideración moral de la arquitectura y la ciudad*. Barcelona: Electa
- CROSAS, C., PARCERISA, J (2013). *Enlaces Barcelona*. Barcelona: Laboratorio de Urbanismo

DINO FERME, N. et al (2013). *El derecho a la movilidad en la villa 21-24 : un estudio sobre integración urbana y derechos sociales en la Ciudad de Buenos Aires*. Buenos aires: GPS

GORELIK, A. (2004). *La grilla y el parque*. Buenos Aires: Univ. Nacional de Quilmes

GUTMAN, M., HARDOY, J.E. (2007). *Buenos Aires. 1536-2006. Historia urbana del área metropolitana*. Buenos Aires: Infinito

HERZER, H. (2012). compiladora. *Barrios al Sur: Renovación y pobreza en la Ciudad de Buenos Aires*. Buenos Aires: Café de las Ciudades

JACOBS, J. (1967). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Nueva York: Random House

MARGIN, D. (2004). *Infrastructures et formes de la ville contemporaine. La ville franchisé*. París: La Villete

ROMERO, J.L., ROMERO, L.A. (1983). *Buenos Aires. Historia de Cuatro Siglos.Tomo: 1*. Buenos Aires: Altamira.

SOLA-MORALES, M.(2008). *De cosas urbanas*. Barcelona: GG

SCOBIE, J.R. (1986) *Buenos Aires. Del Centro a los barrios. 1870-1910*. Buenos Aires: Solar

SENNETT, R. (2003). *Carne y piedra. El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*. Madrid: Alianza

REVISTAS

VERDAGUER VIANA-CÁRDENAS, C. (2010). De los ecobarrios a las ecociudades. Una formulación sintética de la sostenibilidad urbana. *Papeles de relaciones ecosociales y cambio global. (Madrid)*, nro. 111, 77-85.

CORBOZ,A. (1983). Diogene. *El territorio como palimpsesto*. Nro 121, 14-35

ARTICULOS

En SOLA-MORALES, M.(2004). Catàleg de l'exposició per el Forum 2004. *Ciutats, Cantonades (Barcelona)* Pags.12-51

FUENTES ELECTRÓNICAS

<http://www.buenosaires.gob.ar/ciudadverde> (Consulta: 19/04/2016)

<http://dle.rae.es/?id=YSE9w6H> (Consulta: 25/04/2016)

http://www.cafedelasciudades.com.ar/planes_118.htm (Consulta: 26/04/2016)

<http://www.iadb.org/es/temas/ciudades-emergentes-y-sostenibles/iniciativa-ciudades-emergentes-y-sostenibles,6656.html> (17/04/2016)

<https://www.scribd.com/doc/105305734/ONU-Informe-Brundtland-Ago-1987-Informe-de-la-Comision-Mundial-sobre-Medio-Ambiente-y-Desarrollo> (Consulta: 19/04/2016)

http://www.cafedelasciudades.com.ar/planes_118.htm (Consulta: 19/04/2016)

<http://www.acumar.gov.ar> (Consulta: 18/04/2016)

<http://www.dac.dk/da/dac-cities/baeredygtige-byer/eksperter/joan-busquets-geografi-historie-og-forskellighed/> (Consulta: 01/04/2016)

http://www.publicacions.bcn.es/b_mm/abmm_forum/131-134ang.pdf (Consulta: 18/04/2016)